



HYUNDAI CLUB.CZ
www.hccz.cz

1/2011

Hyundai Grandeur 3,3 LPG – Repre kára z REPREcaru



2 - Úvodní slovo

3 - novinky, zajímavosti

4 - Rozhovor s
Vladimírem Vošickým

6 - Nový showroom
GMP MIX v centru Ostravy

7 - Představujeme naše
partnery: REPREcar Opava

8 - LPG: ano či ne?: Test
Hyundai Grandeur 3,3 LPG

10 - Představujeme:
Hyundai Santa Fe 2,2CRDi

13 - Autoservis roku 2010
patří Autocentru Háša

14 - Jaký byl rok 2010?

16 - Co v showroomech
nenajdete: Hyundai K1

17 - Auta našich členů:
Korálkův Accent

18 - Autobazar:
Hyundai Coupe RD

19 - Z korejské kuchyně,
sudoku, ženevské premiéry

OBSAH

Slovo šéfredaktora

Vážení čtenáři, majitelé a příznivci vozů značky Hyundai. Rok se sešel s rokem a my vám přinášíme první číslo druhého ročníku našeho zpravodaje. Určitě jste si při pohledu na úvodní stranu všimli, že nový ročník zpravodaje HCCZ doznal nejen kosmetických, ale především i obsahových změn.

V první řadě je to změna loga zpravodaje, kde nápis „zpravodaj“ nahradila populární nošovická i30 v klubových barvách, nesoucích na dveřích nápis „zpravodaj HCCZ“. Tento design nás bude provázet celým letošním ročníkem, kdy jej v roce 2012 vystřídá jiný vůz z produkce automobilky Hyundai.

Rovněž po obsahové stránce doznává náš časopis určitých změn. Kromě novinek z oblasti silničního zákona, které se představily již v posledním čísle minulého ročníku, následuje zcela nová rubrika „co v showroomech nenajdete“, která se bude zabývat veškerými dalšími aktivitami společnosti Hyundai, které nespádají do odvětví výroby osobních automobilů. V dnešním čísle najdete například článek o bojovém tanku Hyundai K-1, který sloužil ve výzbroji jihokorejské armády.

Jak jsem se již dříve zmiňoval, náš zpravodaj měl rovněž obsahovat rubriku „S Hyundaiem na výlet“. Ovšem, když jsem obdržel zpracovaný první článek, jeho preciznost a dokonalost mi nedovolovala udělat nic jiného, než založit samostatný časopis, věnující se této problematice a nesoucí název „Hyundaiclub na cestách“. Jak se povedlo jeho první číslo, jste mohli posoudit začátkem února.

Dovolte mi, abych všem našim čtenářům na závěr popřál, mnoho úspěchů v letošním roce a další příjemně strávené chvíle ve společnosti našich časopisů.

David Pleva, šéfredaktor a viceprezident HCCZ

Slovo předsedy HCCZ

Dobrý den přátelé

Tímto tradičním oslovením jsem si již tak nějak zvykl zvat Vás na sraz Hyundai Clubu. V tomto čísle našeho zpravodaje si ho dovoluji použít pro úvodní slovo mé, slovo předsedy klubu v novém roce. Novém roce kalendářním i novém, pokud půjde o další fungování klubu. Nejdříve bych si dovil se tak trochu ohlédnout do minulosti a vzpomenout co se povedlo i nepovedlo. Z toho co se povedlo, je třeba dát na čelní místo, že proběhl sraz v Čechách a byl díky Korálkově organizaci podařený. Již jen to, že Roman do pořádání srazu šel a nebál se akce takového rozsahu, je hodno obdivu. Ovšem stejně tak je třeba pochválit i Taťuldu s Hlodem za jejich Moravu na Víru. Všem za jejich čas, který organizaci srazů věnovali, patří můj dík. Dík od předsedy klubu i od člověka, který ví, kolik práce toto všechno dá. Je dobře, že si dokážeme udělat čas na setkání s přáteli, je to skutečně nosný program klubu. Vždyť na srazu byly klubu položeny základy a odsud vyšel. V posledních dvou letech je možné vidět posun srazových disciplín, od silových – sprinty, ke spíše inteligenčním testům jako jsou jízdy orientační. Všem to nevyhovuje a tak doufám, že ti, co byli loni nespokojeni, na letošní Moravě omyjí své srdíčka blahem z rychlé jízdy.

Srazy se nám loni povedly, stabilizovat předsednictvo taktéž. Co se nepovedlo, pokud zapomenou na nezdařený pokus členů sekty nevím už kterého svatého o oběšení Korálka prádelní šňůrou, není toho zase tolik. Postihl nás úbytek členské základny. Jenže když se podíváme, kdo odešel, zjistíme, že jsou to lidé, kteří se přihlásili před srazem v Nošovicích, aby měli jisté místo na prohlídku fabriky. Tak si splnili sen a odešli. Asi nemá cenu psát, že kvůli nim plakat nebudu. Jádru klubu zůstává neporušeno a noví lidé si k nám cestu najdou. O tom jsem přesvědčen a pevně tomu věřím.

Na závěr bych chtěl poděkovat všem, kteří se podíleli na propagaci klubu jakoukoliv formou, všem, kteří pro klub a pro jeho členy cokoliv udělali a věřím, že se na nejbližším srazu sejdeme a uplynulý rok zhodnotíme u táboráku.

Vše nejlepší do toho nového roku a na viděnou.

Radoslav Horka (Rade 622); prezident HCCZ

Vítáme nové členy našeho sdružení

Vážení členové, majitelé a příznivci vozů značky Hyundai. Jak jste si již mohli přečíst v článku výše, vstoupilo do našeho občanského sdružení několik nových členů. Dovolte mi proto, abych je zde představil. V roce 2010 rozšířili řady Hyundai Clubu tyto členové: Antonín Vorlíček (Tonda), Marek Metz (Alien), Marianna Turková (Mrs. Hyundai), Tomáš Hoblík (Hombre) a Miroslav Kaňok (Mirek). Rovněž v letošním roce jsme již přivítali mezi sebe několik nových členů: MUDr. František Trkan (Děda), Petr Vícha (Panda), MUDr. Věslav Waloszek (Major) a Kateřina Bolehovská (Kitty). Všem novým členům bych chtěl v prvé řadě poblahopřát ke vstupu do našeho občanského sdružení a pevně doufám, že se jejich očekávání ohledně členství vyplní. Budeme rádi, pokud budeme mít možnost poznat se osobně při některém z klubových setkání.

Radek Horka, tajemník HCCZ

Čisté korejské autobusy míří do Japonska

Hyundai Motor Company představila 25. listopadu letošního roku zcela nový zájezdový autobus řady Universe, čímž uspišila svůj vstup na japonský trh. Korejská společnost se díky tomuto novému modelu stala prvním zahraničním výrobcem užitkových vozidel, jehož autobus splňuje velmi přísné japonské emisní standardy.

Zcela nový Universe je poháněn motorem Powertech, vybaveným systémem na snižování škodlivých plynů. Právě ten umožňuje autobusu vyhovět nejpřísnějším omezením emisí na světě při zachování výkonu 313 kW (425 k) a točivého momentu 1891 Nm. Hyundai Universe je nyní kromě verzí s 29, 41, 47 a 57 sedadly dostupný i v provedení s 59 místy k sezení. Design exteriéru autobusu byl oproti dosavadním zástupcům modelové řady Universe vylepšen zabudováním ovládání otevírání dveří do předního nárazníku.



Hyundai má v plánu vystavovat nový Universe během Tokio Motor Show v roce 2011. Korejská společnost očekává, že nový zájezdový autobus posílí image Hyundai jako jednoho z předních světových výrobců užitkových vozidel.

Japonská vláda přijala nové dlouhodobé emisní předpisy v září letošního roku. Nové standardy drasticky snížily povolené emisní limity pro NOx a tuhé znečišťující látky o 65 a 63 procent oproti původním limitům. Nové japonské limity odpovídají evropské normě Euro 6, kterou se Evropa chystá zavést během několika let.

text: Ondřej Pavlůšek (Auto.cz), David Pleva; foto: Hyundai

Hyundai ix55 má nejmenší odchylku ve spotřebě paliva udávané výrobcem

Spotřeba paliva, kterou výrobci měří v laboratorních podmínkách a uvádějí ve svých oficiálních materiálech, se v praxi liší až o desítky procent. Vyplývá to z testu německého týdeníku AutoBild. Ze stovky automobilů se na prvním místě s nejmenší odchylkou umístil Hyundai ix55!

Testy všech automobilů probíhaly na identické trati dlouhé 155 kilometrů. Okruh tvořila dálnice (54 km), okresní silnice (61 km) a jízda ve městě (40 km). Řidiči při jízdě dodržovali nejvyšší povolenou rychlost, na části dálnice s neomezenou rychlostí jeli co nejrychleji. Přestože ani toto měření není zcela přesné a je závislé na aktuální hustotě provozu, počasí ale i na samotném řidiči, napoví o spotřebě automobilů více než nerealistické laboratorní měření, jež je zcela totožné pro automobily všech kubatur a výkonů.



Nejhoršího výsledku dosáhl Ford Fiesta 1,6 TDCi Econetic, jehož udávaná spotřeba (3,71) se od měření AutoBildu lišila o 46 procent (5,41). Velké rozdíly byly zaznamenány i u benzínových Audi A5 Cabiolet a Q5 s motorem 2,0 TFSI - rozdíl po zaokrouhlení činil 39 procent. Podobně špatného výsledku dosáhlo i BMW 530d GT, jehož spotřeba se lišila o 38,5 procenta.

Naopak nejmenší odchylky od tovární a naměřené spotřeby dosáhl právě náš již zmiňovaný Hyundai ix55 3,0 V6 CRDi, jehož spotřeba 9,41 se v praxi lišila o 2,1 procenta. Dobré výsledky zaznamenal i naftový Land Rover Defender (2,7 procenta) a Mercedes-Benz třídy G s motorem 280 CDI (2,9 procenta).

Převzato z deníku Právo; foto: David Pleva

Dvouspojková převodovka pro vozy Hyundai už letos

Korejský koncern rozšíří nabídku o dvouspojkovou převodovku. Poprvé se objeví v Hyundai i40, nástupci Sonaty.

Převodovka dostane označení Parallel Shift Gearbox (PSG), které odkazuje na skutečnost, že převody jsou rozděleny do dvou paralelních celků – liché obsluhované jednou spojkou a sudé druhou. Dostupná bude nejprve šesti- později i sedmistupňová převodovka. Dodavatelem pro Hyundai bude německý výrobce LUK.

Dvouspojková převodovka se objeví nejprve v modelech i40 a ix35. Podle neoficiálních informací, které se k nám dostaly z Austrálie, se jako první dočkají zákazníci v Koreji, další trhy včetně Evropy se přidají později.

Důvodem pro implementaci dvouspojkové převodovky je snaha snížit spotřebu paliva na úroveň manuálních převodovek. Stejná motivace vede Hyundai k vývoji bezstupňové převodovky CVT pro malé modely. Ve velkých modelech Equus a Genesis zase nahradí osmistupňový automat dosavadní šestistupňový.

text: Lukáš Vaverka, David Pleva

Vladimír Vošický: Bereme vaše sdružení jako partnera

Vážení čtenáři, Vedení českého zastoupení automobilky Hyundai Motor posílil 1. srpna 2010 Vladimír Vošický. Nastoupil na pozici ředitele pro obchod a servisní služby, v jeho kompetenci bude řízení veškerých obchodních aktivit importéra včetně servisní podpory a prodeje náhradních dílů. I přes jeho nabitý program si udělal čas na krátký rozhovor pro náš časopis.

Vážený pane řediteli, úvodem bych Vám rád poděkoval, že jste si ve svém nabitém programu našel čas na rozhovor pro náš časopis. Můžete se úvodem v krátkosti představit členům našeho občanského sdružení, kteří Vás neznají?

Mnohokrát děkuji za možnost navázat touto cestou kontakt s příznivci značky Hyundai. Sám jsem u této značky relativním nováčkem, působím zde od srpna loňského roku a mám na starosti veškeré obchodní a marketingové aktivity Hyundai v České republice.

Hyundai ovšem není první značkou, u níž působíte.

Před příchodem do Hyundai Motor Czech jsem pracoval ve Ford Motor Company a krátce také ve francouzském prostředí firmy Peugeot.

Mnoho lidí stále vnímá Hyundai jako „druhořadou“ značku. Co byste těmto lidem vzkázal?

Aby otestovali některý z modelů naší současné palety. Budou-li se moci při volbě jejich budoucího vozu svobodně rozhodnout, nebudou určitě chtít slevit z ničeho, co u našich vozů uvidí, a určitě začnou o Hyundai ve srovnání s jinými značkami uvažovat tak, jako stále rostoucí počet našich nových zákazníků.

Jaký podíl na rostoucích prodejkách na Starém kontinentu, dle Vašeho názoru, má skutečnost, že drtivá většina zde prodávaných modelů byla zcela nebo alespoň částečně vyvinuta v evropském vývojovém centru v Německu?

Bezkonkurenční dynamika růstu oblíbenosti značky Hyundai i na evropském teritoriu je určitě z velké části výsledkem stále masovějšího posíleného povědomí o nedostižném propojení všech předností modelové řady Hyundai – kvality, nadstandardní výbavy, atraktivní ceny, jedinečného balíku pětileté komplexní záruky (5 let záruky na celý vůz bez omezení, 5 let asistenčních služeb po celé Evropské Unii a 5 let kondičních prohlídek vozu) a v neposlední řadě moderního designu, který je výsledkem spojení vývojového globálního zázemí Hyundai a evropského vývojového centra v německém Ruesselsheimu.

Opět můžeme sledovat silící mediální prezentaci značky Hyundai, přináší takto vynaložené prostředky kýžený efekt v podobě rostoucích prodejů?

Určitě, naše dynamika růstu v počtu prodaných vozů a nových zákazníků je jedinečná. Především ale jsme stále více a více vnímáni jako silný domácí výrobce a stáváme se přirozenou volbou privátních i firemních zákazníků.

Jak vnímá vznik našeho občanského sdružení dovozce značky Hyundai na náš trh, potažmo Vy osobně?

Bereme Vaše sdružení jako partnera, který reprezentuje široký okruh našich zákazníků a který díky bezprostřední možnosti ověřit si ojedinělý pokrok, kterým se naše produkty a služby vyznačují, o něm může objektivně informovat.

Domníváte se, že podobná občanská sdružení mohou pomoci s propagací značky na veřejnosti?

Ano, ale právě forma přirozené, neorganizované komunikace s prostředím zákazníků, kteří zatím neměli příležitost se o našich nesporných přednostech přesvědčit, dává takové propagaci dodatečnou objektivitu.

Myslíte si, že by zde mohl vzniknout prostor pro určitou formu spolupráce mezi importérem a naším sdružením?

Budu o něm přemýšlet, zároveň bych s ohledem na výše zmíněné nechtěl snížit míru objektivitu, kterou Vaše sdružení při kontaktu s automobilovým prostředím díky plné nezávislosti má.

Jaký je Váš pohled na skutečnost, že se společnosti Autocentrum Háša podařilo porazit v prodeji ve svém regionu všechny ostatní značky včetně dosavadní jedničky - značky Škoda?

Jako silný domácí výrobce věříme, že tento úspěch nebyl ojedinělý a že brzy budou vozy naší značky patřit k samozřejmé volbě většiny českých motoristů.



Jak vnímáte skutečnost, že české dealerské jedničky, a též partneři našeho sdružení, společnosti GMP MIX Ostrava a Autocentrum Háša byly jmenovány do prestižního evropského Hyundai Frontier Dealer Clubu?

Prestižní ocenění Frontier Dealer Club je vždy udělováno našim partnerům za jejich přínos k posílení naší pozice v daném roce. GMP Mix a Autocentrum Háša toto ocenění získali za rok 2009, za rok 2010 jej vybojovali 2 jiní z našich obchodních partnerů.

Jak vnímáte skutečnost, že momentálně nejmodernější automobilka patří právě automobilce Hyundai a nachází se u nás v republice, v Nošovicích?

Jako posílenou příležitost nabídnout všem českým zákazníkům opravdovou alternativu při výběru jejich vozu tak, aby mohli vyběhnout ze stereotypu výběru nového vozu vždy stejné značky a vybrat si vůz, který skutečně chtějí a který jim splní všechna jejich očekávání.

Před několika dny byly zveřejněny statistiky prodeje za rok 2010, jak byste, ve světle těchto statistik, rok 2010 zhodnotil?

Rok 2010 byl pro značku Hyundai přelomový, poprvé v historii se v České republice prodalo více než 10,000 vozů, a to s největším nárůstem mezi Top značkami na trhu. Model i30 potvrdil své kvality a stal se nejprodávanějším vozem ve své třídě v České republice.

U čísel za rok 2010 mne zaujal výsledek modelu ix55, kterého se prodalo jen o 28 méně než Audi Q7. Jak vnímáte tento výsledek, a to i ve světle průměrné ceny tohoto vozu na úrovni jednoho milionu korun? Je to snad důkaz, že výše diskutovaná „druhořadost“ skutečně z povědomí zákazníků mizí nebo se jedná o úplně jiný jev?

Ix55 je jeden z našich prémiových modelů, tedy vozů, které zákazníkům nabízejí vlastnosti vozů luxusních značek. Naše paleta takovýchto vozů se brzy rozroste také o luxusní sedan Genesis a luxusní limuzínu Equus. Ze zkušeností s modelem ix55 víme, že tyto vozy přivedou k naší značce i ty nejnáročnější zákazníky a ti pak následně pomohou posílit vnímání automobilové veřejnosti o Hyundai, jako o výrobci vozů s bezprecedentní kvalitou a rozsahem výbavy, navíc za přijatelnou cenu a v propojení s unikátním rozsahem záruk a dalších služeb.

V návaznosti na loňská prodejní čísla se přímo nabízí další otázka. Jaké jsou cíle pro rok 2011?

Naším cílem je pokračovat v dalším nárůstu prodeje a to tempem minimálně dvouciferným.

V posledních týdnech se objevily „inzeráty“ jejichž prostřednictvím značka Hyundai hledá na území ČR nové partnery. Předpokládám, že to je jedna z cest jak cíle pro rok 2011 splnit. Ale určitě není jediná, jaké další kroky ke splnění těchto cílů plánujete?

Kromě nových partnerů, kteří nám pomohou být blíž k našim stávajícím a budoucím zákazníkům, se soustředíme i na posílení naší pozice v oblasti prodeje firemním zákazníkům. S modely i20, ix20, i30 a brzy také i40 dokážeme vyhovět požadavkům malých, středních i těch největších firem.

Značka Hyundai pro rok 2011 ohlásila v Evropě nemálo premiér, o dalších se spekuluje, můžete nám prozradit jaké novinky a kdy se na našem trhu objeví?

Letošní rok se naši partneři i zákazníci mohou těšit na opravdovou produktovou ofenzívu. V březnu představíme kromě omlazeného modelu i10 také plnokrevný sportovní vůz Genesis Coupe. V dubnu a květnu pak budou následovat modely Veloster, Genesis, Equus a i40. Ani v druhé polovině roku nebude o produktové novinky z naší vývojové stáje nouze.

Naše občanské sdružení pořádá jednou ročně oficiální setkání členů našeho sdružení a příznivců značky Hyundai. Dovolte, abych Vám závěrem našeho rozhovoru poděkoval za Váš čas a na toto naše setkání Vás pozval, co by čestného hosta.

Děkuji za pozvání, a pokud mi to moje další povinnosti dovolí, rád se jej zúčastním.



Otázky pokládal: Štěpán Turek, PR Director HCCZ; foto: Hyundai (foto č.1); AUTO PALACE Butovice s.r.o. (foto č.2)

Nový showroom GMP MIX v centru Ostravy

27. leden 2011 byl ve znamení oslav u našeho partnera, autorizovaného dealera vozů značky Hyundai, držitele ocenění Star Dealer 2010 a člena prestižního Hyundai Frontier Clubu, společnosti GMP MIX Ostrava. Tento den se za přítomnosti televizních kamer a naší redakce slavnostně otevíral nový showroom v centru Ostravy na Prokešově náměstí.

Společnost GMP MIX Ostrava patří v ostravském regionu mezi naprostou špičku mezi dealery vozů Hyundai. Není proto divu, že se snaží vyjít vstříc svým stálým nebo potenciálním zákazníkům. Jedním z kritérií, kterými se tato společnost řídí, je dostupnost služeb zákazníkovi. Proto bylo rozhodnuto o otevření další pobočky, tentokrát v samém centru Ostravy na Prokešově náměstí přímo naproti budovy nové ostravské radnice.

Slavnostní akt otevření proběhl v 11:45 za přítomnosti kamer regionální televize Polar a naší redakce, kdy nás novými prostorami ochotně provedl pan Petr Svoboda, vedoucí prodeje této společnosti.



Na otázku, proč společnost otevřela nové prostory, Petr Svoboda odpověděl: „Zvyšování kvality služeb je našim prvořadým cílem a proto jsme se rozhodli, že půjdeme vstříc všem zákazníkům, kteří projeví zájem o vozy Hyundai. Pevně věříme, že vzhledem ke strategické poloze nové prodejny zde najdeme nové zákazníky, kteří by možná ani neměli tušení o existenci této značky, která patří k nejdynamičtěji se rozvíjejícím v automobilovém průmyslu.“

Tak jako na centrále v Ostravě - Mariánských Horách, i zde se o vás postará odborně vyškolený a příjemný personál, který dokáže poradit v každé situaci a zároveň vám pomůže vybrat vůz, který je pro vás tou nejvhodnější volbou. Jelikož znám kolektiv prodejců již nějakou dobu, mohu potvrdit, že patří k naprosté špičce se svými odbornými znalostmi okolo vozů Hyundai.



Pevně věřím, že nová prodejna přinese nové zákazníky společnosti GMP MIX. Tímto bych jim chtěl za celé naše občanské sdružení popřát mnoho obchodních úspěchů a zároveň poděkovat za spolupráci a podporu našeho občanského sdružení, již se nám dostává ze strany tohoto prodejce.

GMP MIX Ostrava, Prokešovo náměstí 618/3, 702 00 Ostrava - Moravská Ostrava; GPS Loc: 49°50'27.376"N, 18°17'23.152"E

Tel: +420 555 558 252; email: svoboda@gmpmix.cz; otevírací doba: po – pá 9 – 17 hod., so 9 – 12 hod.

Představujeme naše partnery: REPREcar Opava

Zájem nejpočetnější skupiny zákazníků opavského regionu po léta směřoval především k zavedeným vozům značek Škoda a Ford. Není tedy vůbec divu, že se prodejce vozů Hyundai v počátcích potýkal s menším povědomím veřejnosti o značce.

Opavská firma REPREcar, jejímiž majiteli jsou pánové František Repecký a Lumír Prejda, se na zdejším trhu pohybuje již od roku 2003 a za tuto dobu získala mnoho svých stálých zákazníků (mimochodem, také jsem byl zákazník firmy REPREcar, pozn. autora). Za dobu svého působení dokázala přesvědčit i ty nejkonzervativnější opavany o kvalitách své nabídky. Dnes prodejnu opouští ročně zhruba 150 - 200 vozů všech modelových řad, které může značka Hyundai nabídnout. Například v loňském roce si nový automobil odvezlo celkem 164 spokojených zákazníků. Autosalon REPREcar se nachází na velmi vhodném místě, v opavské části Jakař a i když by se někomu mohlo zdát, že poloha na samém konci města může být přítěží, jste na omylu. Právě Jakař je velmi strategickým místem, jelikož se zde nacházejí výhledy hned do několika měst, jako je např. Bruntál nebo Krnov.

Poloha prodejny však sama o sobě dobrou pověst nezaručí, a proto majitelé vsadili na osvědčený recept. O prodej a servis všech modelů se zde stará tým zkušených profesionálů, kteří se snaží splnit všechna přání svých klientů. "Chtěli bychom dosáhnout velmi pohodové, až domácí atmosféry, vyjít zákazníkovi vstříc ve všech jeho přáních, nechceme být pouze tím, kdo by chtěl prodat vůz za každou cenu. Pouze spokojený zákazník se bude vracet tam, kde je o něj dobře postaráno", sdělil našemu zpravodaji František Repecký.



Prodejna a servis prošly v roce 2008 rozsáhlou rekonstrukcí, na jejímž konci byly nové a moderní prostory prodejny a servisu. Jelikož servis nabízí nejmodernější vybavení a diagnostiku včetně laserové 3D geometrie nebo zařízení pro test tlumičů značky MAHA, je zaručeno, že péče, které se vašemu vozu dostává, bude na velmi vysoké úrovni. Tímto ovšem péče o váš vůz nekončí. Firma je rovněž schopna zajistit přípravu vozu na STK a její provedení, kompletní pneuservisní práce nebo celkové vyčištění vašeho vozu prostřednictvím provozovny pana Lumíra Prejdy, druhého majitele opavského REPREcaru.

Tímto výčtem ale péče o zákazníky zdaleka nekončí. Lidé z REPREcaru neměří svůj čas jen podle hodin, a tak je zcela běžné, když ruch v prodejně a v servisu neutichá ani dlouho po zavírací hodině. Zákazníci se mohou také spolehnout, že v některých případech, pokud je to možné, provede servis okamžitou opravu a ve zvláštních případech zajistí zapůjčení náhradního vozu po dobu opravy. „Ať je všední den nebo víkend, zákazník je pro nás velmi vážená osoba, proto jsme zde pro něho prakticky kdykoliv“ shrnuje firemní strategii František Repecký. Lidé z opavského REPREcaru mohou být právem spokojeni s dosaženými výsledky, na nichž se podle jejich slov podílí nejen oni sami, ale také reference spokojených zákazníků.



Kontakt:

REPREcar s.r.o., Přemyslovců 344/6, 747 07 Opava - Jakař, GPS Loc: 49°57'4.80096" N, 17°52'15.77316" E
Telefon prodej: 553 716 909; Telefon servis: 553 716 909; Mobil prodej: 737 423 496; Mobil servis: 737 213 495; Fax: 553 716 909
E-mail: prodej@reprecar.cz; internet: www.hyundaiopava.cz
Otevírací doba: po – pá: 8-17hod. so: 8-12hod.

LPG: ano či ne?: Test Hyundai Grandeur 3,3 LPG

Nafta patří do kamen a plyn do kotle! Tuhle větu ode mne slyšeli mí přátelé pokaždé, když se jako téma rozhovoru probíraly vozy spalující tyto druhy pohonných hmot. Vždy jsem hrdě tvrdil, že mne nikdo nikdy nepřesvědčí o tom, že LPG je velmi dobrá volba pro řidiče, kteří najezdí velké množství kilometrů. Využili jsme proto nabídky našeho nového partnera, opavského prodejce vozů Hyundai, firmy REPRecar Opava, jejíž majitel, pan František Repecký za námi přišel s nabídkou, abychom otestovali starší vůz Hyundai Grandeur 3,3V6 vybavený právě pohonem LPG. A světe, div se! Za volant si sedám já, zapřísáhlý odpůrce pohonu LPG. Tomu říkám, udělat kozla zahradníkem!

Samotný vůz popisovat nebudu, zmínku o něm najdete v pátém čísle loňského zpravodaje, kdy byl tento model představen v rámci rubriky „Autobazar“. My se zaměříme pouze na popis LPG zařízení a následnou zkušební jízdu.

Úvodem si dovoluji představit vám samotné zařízení pro pohon LPG, které je ve vozidle nainstalováno. Jedná se o vrcholný model Magic 2B 6V se sekvenčním vstřikováním z nabídky domácího výrobce, firmy LOVTEC. Samotnou montáž provedla firma LPG Olomouc, kde vás dnes přijde tato přestavba cca na 25 až 32 tisíc korun podle počtu válců v motoru.



Za zmínku stojí rovněž objem nádrže, který činí úctyhodných 90l, což dává společně s benzínovou nádrží při průměrné spotřebě 10,1 l/100km vykazované palubním počítačem dojezd na jedno natankování cca 1300km! Že je vozidlo vybaveno pohonem LPG poznáte pouze podle plnicího otvoru na pravé straně zadního nárazníku a nálepky LPG na zadním skle, která má informativní charakter pro záchranáře v případě nehody tohoto vozidla.

Ovšem při prohlídce jsem narazil na skutečnost, že vozidlo je vybaveno klasickou válcovou nádrží na LPG, některými nazývanou také bojler a ne modernější toroidní nádrží, která se umísťuje místo rezervy v zavazadlovém prostoru. Nevýhodou této nádrže je fakt, že majitel přišel o cca 25% zavazadlového prostoru a možnost sklopit zadní sedadla, ale vzhledem ke kategorii, do které právě Grandeur spadá lze jen těžko předpokládat, že bude využíván pro stěhování či odvoz materiálu. Nespornou výhodou je ovšem fakt, že vůz je stále vybaven plnohodnotnou rezervou a sadou nářadí, které jsou umístěny na svých místech a „netancují“ nám po zavazadlovém prostoru.

Na závěr své prohlídky jsem si nechal motorový prostor. Pohled na zástavbu směšovače a lišty napovídal, že montáž byla provedena velmi odborným způsobem a člověk neznalý této problematiky by jakékoliv úpravy hledal jen velmi těžce.

Venkovní prohlídku máme za sebou, je čas usednout za volant a představit si zde elektronický spínač pro pohon LPG. O instalaci tohoto pohonu napovídá pouze malý ovladač řídící jednotky LPG, který slouží zároveň jako ukazatel množství LPG v nádrži. Přepínání druhu pohonu pracuje buď ve zcela automatickém režimu, kdy vozidlo nastartuje na benzín a po zahřátí motoru dojde k přepnutí na LPG, čímž odpadá manuální manipulace s přepínačem, jenž může mít za následek odvedení pozornosti řidiče a tím pádem i riziko vzniku nehody, nebo můžeme použít manuální režim, který si zde ve stručnosti popíšeme.



V manuálním režimu lze LPG pohon kdykoliv vypnout nebo zapnout hlavním vypínačem na ovládání označeným jako „G“. Jakákoliv manuální manipulace s ovladačem je doprovázena akustickým signálem, který je zároveň potvrzením o zdárném provedení námi požadované operace. Akustický signál se ozve rovněž v případě, že množství paliva v nádrži poklesne na hladinu tzv. rezervy označované jako „R“, což jsem si mohl rovněž vyzkoušet na vlastní kůži. V případě, že by plyn došel úplně, zařízení automaticky přejde do režimu „benzín“, takže nikdo nepozná, že došlo ke změně druhu pohonu vozidla.

Totéž můžeme říci i o jakémkoliv přepínání mezi režimem „benzín“ a „plyn“, ke kterému dochází buď automaticky, nebo jakýmkoliv zásahem v manuálním re-

žimu. S klidným svědomím můžu říct, že všechny tyto přechody mezi jednotlivými druhy pohonu byly naprosto sametové a bez jakýchkoliv rušivých pocitů v podobě „trhání“ vozidla. Jediné, čeho byste se měli při jízdě na plyn vyvarovat, je dlouhodobé vytáčení motoru do vyšších otáček. Zde může posléze dojít k přepnutí na benzín, ale v tomto případě se vám rozbliká modrá a červená kontrolka na ovládání a vám nezbude nic jiného, než ji restartovat. Ale na druhou stranu si položme otázku, kdo z nás má zájem držet motor neustále nad hranicí 4000 ot./min.? Já teda rozhodně ne.

S vozidlem jsem ujel cca 100km, především v městském provozu, kdy docházelo vlivem dopravní špičky k častému popojíždění v kolonách, jenž se tvořily na většině křižovatek. Ovšem tuto dobu jsem si vybral záměrně, neboť mne nezajímají statistiky o spotřebě, ke kterým uživatelé dojdou tak, že se o půlnoci projedou po okresech a mají tím pádem spotřebu, za kterou by se nemusel stydět leckterý hybrid. A světe, div se! Mně osobně se podařilo v kombinovaném provozu (cca 70% město, 25% okresní silnice, 5% rychlostní komunikace) dosáhnout spotřeby ještě o jednu desetinu litru nižší, než s jakou jsem vůz přebíral. Ano, tušíte správně, jezdil jsem se spotřebou rovných 10l/100km, což je v přepočtu na finance cca pět litrů benzínu na sto kilometrů. Tak tohle je spotřeba, o které si můžou nechat zdát automobily o daleko menší kubatuře, než byl námi testovaný šestiválec o celkovém zdvihovém objemu 3,3 litru.

Co napsat závěrem? Já osobně bych si LPG do automobilu namontovat nenechal, ale tento test mě donutil přehodnotit některé postoje k tomuto druhu pohonu. Již se nebudu dívat na majitele vozů s LPG přes prsty, protože mi tento test dokázal, že pohon LPG má v některých případech své opodstatnění, např. při každodenním používání. Pokud navíc vozidlo používáme k cestování na delší vzdálenosti, může se nám cena přestavby vrátit již velmi brzy zpět, stejně jako tomu bylo u našeho testovaného vozu, kde podle sdělení jeho majitele, pana Františka Repeckého došlo k navrácení této investice již po dvanácti měsících!

Takže můj celkový dojem lze shrnout do dvou vět. Nafta patří do kamen a plyn do kotle! Ale ani v autě není plyn až tak špatná volba.

Zde si ještě shrneme základní klady a zápory pohonu na LPG:



- snížení provozních nákladů až o 50% oproti benzínu
- při použití LPG jsou lepší emisní poměry
- vysoká bezpečnost (zařízení schváleno výrobcem)
- spaliny bez olova a karcinogenních látek
- lepší antidetonační vlastnosti
- motor běží tišeji, prodlužuje se životnost mot. oleje i motoru
- nevytvářejí se karbonové usazeniny
- během jízdy lze měnit druh pohonu (větší dojezd)
- hustá síť čerpacích stanic
- vysoké oktanové číslo (téměř dokonalé spalování),
- obsluha Vám vozidlo natankuje
- podnikatelé neplatí silniční daň
- zamezení zcizení pohonných hmot



- investice na pořízení (schválení) zařízení do vozidla
- spotřeba vozidla je u LPG podle typu vyšší cca o 10%
- pokles maximálního výkonu na LPG: 1-3 %.(karburátory)
- nemůžete parkovat v podzemních garážích
- zmenšení zavazadlového prostoru (nádrž)
- absence místa pro uložení rezervního kola (toroid)
- snížení užitečné hmotnosti 40 – 50 kg
- kontrola nebo údržba zařízení je po roce, nebo najetí 20 tis. km

Jak je patrné, výhody přestavby dalece převyšují její nevýhody. Největší výhodou je ekonomika provozu na LPG, který vyplývá z výrazně výhodnější ceny paliva.

Úplným závěrem bych chtěl poděkovat autorizovanému dealerovi vozů Hyundai, firmě REPRecar Opava, jmenovitě jejímu majiteli, panu Františkovi Repeckému za zapůjčení vozidla Hyundai Grandeur 3,3V6 LPG k našemu testu.



Představujeme: Hyundai Santa Fe: 5 + 2 bez koupelny

Hyundai Santa Fe je velké, silné, pohledné, ale hlavně cenově dostupné SUV. Tato kombinace je pro mnoho lidí velice lákavá, a tak si takzvané "santaféčko" nemůže na nezájem ze strany kupujících vůbec stěžovat. Nedávný facelift přinesl určité omlazení a měl by přinést také nové zákazníky. I když moment, tady něco nehraje.

Skoro by se chtělo říci, jak chce tohle auto přitáhnout nové zákazníky, když vypadá úplně stejně jako to předchozí. Ale nebojte se, i když na to nevypadá, byl modernizován v podstatě po všech stránkách. Někde se zkrátka modernizovalo více, jinde méně. Jaký je někdejší bestseller kategorie 5 let po uvedení na trh?



Zajímavá je především cena, která začíná na částce 599 990Kč u verze Comfort s poháněnou přední nápravou a benzínovým motorem 2,4i, za čtyřkolku zaplatíte v základu 649 990Kč se stejnou motorizací. Verze Comfort se dodává pouze se šestistupňovou manuální převodovkou. Na opačném konci se usadila výbava Premium, u které na nás shlíží cenovka s číslem 889 990Kč, což je dieselové provedení s motorem 2,2 a šestistupňovou automatickou převodovkou s pohonem 4x4. Ovšem i v "základu" najdete poměrně bohatou standardní výbavu sestávající například z 8 airbagů, stabilizačního systému ESP, protipokluzového systému TCS, dálkově ovládaným centrálním zamykáním s alarm systémem, výškově a podélně nastavitelným volantem nebo v neposlední řadě disky kol z lehkých slitin s pneumatikami o rozměru 235/65 R17, což u konkurence nebývá vždy zvykem. Ale dost bylo počtů, podíváme se, co se proti předchozí verzi změnilo.

Na první pohled se toho podstatného nezměnilo nic, ale opravdu jen na ten první. 4,6 m dlouhé Santa Fe je jedním z přelomových modelů, určujících design Hyundaiů ve druhé polovině uplynulé dekády. V době, která oplývá novými SUV a crossovery nižší střední třídy stojí za to připomenout, proč se vydávat do segmentu o třídu většího. Prakticky orientovaného uživatele, který má navíc nadprůměrně rostlou postavu, snadno přesvědčí interiér Santa Fe. Patří totiž i po letech k těm velmi prostorným a příjemně obyvatelným.



Dominantou přední části vozu jsou aerodynamicky vyvedené přední sdružené světlomety ve výbavě Premium osazené xenonovými výbojkami a nově také nová robustní maska chladiče, mlhovky a vůbec celý nárazník. Já osobně hodnotím všechny změny pozitivně. Sluší mu to. Ale není to jen o předku. Výčet inovací zahrnuje také zadní nárazník, prahy, jiný design litých kol, koncovky výfuku a podobné detaily. I tak ale zůstalo Santa Fe vzhledově v podstatě stejné, jenže komu to vadí?

Ani interiér nenabídne žádnou velkou revoluci, takže zanechme obecných teorií a informací čerpaných z oficiálních tiskových zpráv. Otázka zní: jaké je Santa Fe uvnitř? Odpověď je snad až nečekaně jednoduchá. Je příjemný, pohodlný, komfortní, prostorný a také variabilní. I když se zde žádné velké překvapení nekonalo, mnoho chyb jsem zde nenašel. Naopak, budu chválit.

První pochvala směřuje na sedačky. Přední sedadla v komfortu vedou. Ani při delších cestách jsem nepocítil únavu ani bolest (v době testování jsem byl krátce po úrazu páteře, pozn. autora). Vyhovovala mi délka i šířka sedáku, měkkost i šířka opěradla, nevyhovovalo mi však slabé boční vedení. Pozice za volantem se více podobá té, na kterou jsme zvyklí ze své Sonaty, sympatické také je, že nohy neomezují ani středový panel ani příliš zasahující podběhy karosérie do vnitřního prostoru. Pod loketní opěrku pak tvůrci umístili chlazenou schránku, protože ta před spolujezdcem není úplně největší. Do druhé řady sedadel posaďte třeba prezidenta a nedočkáte se jediné negativní reakce. Tři dospělí se zde totiž usadí bez výraznějších problémů. Místo přebývá nad hlavou, u kolen a neschází ani v oblasti ramen. Jen sedáky mohl Hyundai o několik centimetrů protáhnout a možná také trochu snížit, protože vzadu sedíte hodně vysoko a pokud si řidič i spolujezdce sklopí sluneční clonu, neuvidíte dopředu. Ale na druhou stranu je potěšitelná možnost nastavování sklonu opěradla, přičemž ta nejšikmější nemá daleko k poloze na plážovém lehátku. Bránu na sedadla třetí řady otevírá sedačka druhé řady na pravé straně, kterou musíte dvěma pohyby (nejdříve opěradlo, poté sedák) zcela složit. Tím se vytvoří dostatečný prostor a vy můžete bezpečně vklouznout dovnitř. Tento systém vyžaduje sice více pohybů, ale velikost nástupního otvoru za „tu námahu“ stojí. Sedadla třetí řady se mohou pochlubit širokým sedákem i opěradlem, avšak komfort při cestování na dlouhé trasy zde nečekejte.



Plasty na palubní desce sice nejsou měkčené, ale svou černou barvou doplněnou karbonovou texturou na plastových dílech nevzrušují dojem levného bakelitu. V tom jsou Korejci až dosud světoví mistři. Mnohým zákazníkům tak interiér Santa Fe připo-

míná spíše evropský vůz. Přístrojová deska je přehledná a jednotlivé ovladače jsou optimálně rozmístěné. Příjemně působí modré osvětlení přístrojů s regulací intenzity osvětlení, v noci však poněkud ruší zářící displej autorádia, což je dáno větší plochou displeje. Ovšem na druhou stranu musím velmi kladně hodnotit kapličku se všemi ukazateli a palubním počítačem včetně ukazatele zařazeného rychlostního stupně a to jak při využívání automatického řazení tak i řazení manuálního.



Testované provedení Premium 4x4 nabízí dvě komfortní záležitosti, které u ostatních výbav nenajdete. Zprvu je to kožené čalounění a elektricky nastavitelná sedadla vpředu. Mnohem zajímavější ovšem je zadní parkovací kamera. Její displej je totiž integrován do vnitřního zpětného zrcátka. Vypadá to efektně a určitě tato pomůcka není na škodu, jenže stejně tak by nebylo na škodu, kdyby v promítaném obrazu byly nějaké pomocné čáry (které najdeme například u modelu ix35).

Další pochvalu si zaslouží zavazadlový prostor. Základní zavazadlový prostor (při pětisedadlovém využití) má objem 774 litrů, lze jej zvětšit jednoduchým sklopením zadních dělených sedadel až na 1582 litrů. V pětimístním interiéru stojí za pozornost nejmenší šířka mezi podběhy 1160 mm, délka kufru u dna 1000 mm a výška po kryt 440 mm. Příjemná je i variabilita – se sklápěním opěradla se pohybuje směrem dolů taky sedák a nakonec vzniká rovná plocha s délkou 1,6 m.

Co mě ale skutečně položilo na lopatky, je odhlučnění vnitřního prostoru. Možná si budete myslet, že přeháním, ale věřte mi, že v tomhle bude Santa Fe hledat konkurenta opravdu velmi těžko. Nikde nic nevrže, neklepe, podvozek na kvalitní silnici téměř neslyšíte a o motoru při vyšší rychlosti zkrátka nevíte. Ve dnech 17. - 21. února jsem se Santa Fe podnikl delší test a byl to skutečně odpočinkový zážitek, skutečná pohoda.

V aktuální nabídce najdeme dva motory, oba splňují normu Euro 5. Ten benzínový o objemu 2,4 l (174 k) byl v rámci faceliftu výrazně upraven, dieselový je zcela nový. Ať si vyberete kterýkoli z nich, bude vždy spojen se šestistupňovou převodovkou. My jsme zvolili do testu naftového nováčka, který bude v našich končinách stoprocentně žádanější. Nese označení R2.2, v ceníku ho najdete jako 2.2 CRDi VGT. Jeho objem činí 2199 ccm, maximální výkon 197 kW je dostupný při 3800 ot/min a vrchol točivého momentu 445 N.m přichází při 1800–2500 ot/min. Motor samozřejmě využívá systém vstřikování common rail (třetí generace) a přímý vstřik paliva. Jen mě osobně mrzí absence benzínového šestiválce 3,3l, který je součástí nabídky například pro USA, já osobně bych ho pod kapotou uvítal, jako nejvhodnější variantu pro tento vůz.

I když jsem zapřísáhlý odpůrce naftových motorů, tahle dvadvojka kterou bylo naše Santa Fe osazeno, mě donutila k tomu, abych pomalu začal přehodnocovat své názory. Musím upřímně říci, že se mi motor líbil. Dokonce se mi líbil hodně. Je tichý, kultivovaný, dostatečně silný a především umí být i úsporný. Ve spojení s automatickou převodovkou se spotřeba pohybovala mezi osmi a devíti litry. Konec testu pak znamenal průměr 8,6 l/100 km, což považuji vzhledem k hmotnosti za velice slušné číslo. Když už jsem totiž s Hyundaiem opustil naše "velkoměsto" a zamířil na západ, pak jsem tak učinil "cestou, necestou - polem, nepolem", ale kdo se bude trochu snažit, ten se na čísla začínající sedmičkou dostane celkem bez problémů.



Další novinkou, kterou přinesl nedávný facelift je automatická převodovka. A opět musím podotknout, že tak Hyundai udělal krok správným směrem. K charakteru automobilu se totiž výborně hodí (kromě toho má zaručeně nemalý podíl na příznivé spotřebě). Určitě patří k těm chytřejším na trhu, řadí téměř neznatelně a rychle. Ve spojení s autem vůz řidiče nabádá k ekologické jízdě prostřednictvím indikátoru ECO, který problikává na přístrojovém štítu (manuál má návod pro řazení).

Takto nějak si představuji velké komfortní SUV. Odpružení i na velkých kolech lehce odfiltruje větší nerovnosti a přitom nedovolí vozu v zatáčkách výraznější náklony. To znamená, že cestujete velmi komfortně, neobtěžuje vás kdejaký výstupek nebo



příčná nerovnost a přitom se zatáčkou proženete 80 km/h rychlostí, aniž byste měli dojem, že se každou chvíli převrátíte na bok. Posádka je tak opečovávána i ve vyšších cestovních rychlostech s mírou komfortu, která se blíží osobním vozům. Řízení proti předchozímu provedení ztuhlo, takže se Santa Fe drží vozovky skutečně urputně, přesně sleduje vyznačený směr jízdy, pouze na limitu ukáže typickou nedotáčivost. Kotoučové brzdy na všech kolech však reagují na pohyb pedálu rychle a spolehlivě. Točivý moment putuje standardně na přední, v případě nutnosti se až 50 procent točivého momentu stěhuje na zadní kola. V těžkých situacích, například na sněhu nebo v terénu se vyplatí zamknout pohon všech kol (50:50) a v nízkých rychlostech maximálně využít výhodu všech hnaných kol. Santa Fe si dobře rozumí především s asfaltem, ale nezkame ani v

lehčím terénu, středně prudké svahy, mokré louky a polní cesty jsou ideálním terénem, se kterým si auto hravě poradí a vy se i pobavíte, což jsem měl možnost si vyzkoušet na vlastní kůži. Před prvním opravdu strmým stoupáním jsem uzavřel tlačítkem

vlevo dole na palubní desce vedle spínačů mlhových světel rozdělení točivého momentu mezi přední a zadní nápravou na poměr 50:50. Jednotlivé diferenciály pochopitelně uzavřít nelze, i tak se však úspěšně Santa Fe "vyškrábalo" prudkým svahem vzhůru a potvrdilo tak svojí užitnou hodnotu i v těchto relativně náročných podmínkách.

I když to z článku nebylo patrné, udělal Hyundai inovací modelu Santa Fe velký pokrok. Nové Santa Fe již neargumentuje jen nižší cenou než evropská či japonská konkurence, ale i vlastnostmi. Soupeřům se v mnohém vyrovná, dokonce patří mezi nejlepší auta své kategorie. A proto je Hyundai Santa Fe klasik, který zatím příliš nezestárnul. Jednoznačně patří k těm povedenějším ve svém segmentu a především díky ceně si k němu najde cestu ještě spousta lidí. A já se jim divit nebudu.



- výkonný motor s příjemným projevem a nízkou spotřebou
- velmi dobrá šestistupňová automatická převodovka
- odhlučnění interiéru
- prostorný interiér
- jednoduché sklápění zadních sedadel
- velký zavazadelník
- bohatá výbava



- slabé boční vedení sedadel
- displeje na středové konzole nelze dostatečně ztlumit
- aerodynamický hluk na dálnici (daň kategorii SUV)
- individualizace výbavy jen v omezené míře
- pro některé absence šestiválcového motoru (jen pro USA)

Základní ceník Nový Santa Fe

(platnost od: 1. 2. 2011)

	MOTOR	VÝKON KW/HP	PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ	CENA S DPH	CENA BEZ DPH
COMFORT 4x2					
	2,4i DOHC CWT VIS	128/174	6-ti st. manuální	599 990	499 992
	2,2 CRDi VGT	145/197	6-ti st. manuální	669 990	558 325
COMFORT 4x4					
	2,4i DOHC CWT VIS	128/174	6-ti st. manuální	649 990	541 658
	2,2 CRDi VGT	145/197	6-ti st. manuální	719 990	599 992
STYLE 4x4					
	2,4i DOHC CWT VIS	128/174	6-ti st. manuální	709 990	591 658
	2,4i DOHC CWT VIS	128/174	6-ti st. automatická	749 990	624 992
	2,2 CRDi VGT	145/197	6-ti st. manuální	779 990	649 992
	2,2 CRDi VGT	145/197	6-ti st. automatická	819 990	683 325
PREMIUM 4x4					
	2,4i DOHC CWT VIS	128/174	6-ti st. manuální	779 990	649 992
	2,4i DOHC CWT VIS	128/174	6-ti st. automatická	819 990	683 325
	2,2 CRDi VGT	145/197	6-ti st. manuální	849 990	708 325
	2,2 CRDi VGT	145/197	6-ti st. automatická	889 990	741 658



GMP MIX
STAR DEALER 2010

Závěrem článku mi dovolu, abych jménem celého občanského sdružení poděkoval našemu partnerovi, autorizovanému dealerovi vozů Hyundai, firmě GMP MIX Ostrava za zapůjčení vozidla k našemu víkendovému testu. Zároveň děkujeme našim partnerům, firmám Autocentrum Háša a Zeross Computer za spolupráci při testu a výběr lokací pro pořízení fotografií. Celou fotogalerii z testu najdete na stránkách www.hccz.cz v sekci Galerie.

Autoservis roku 2010 patří Autocentru Háša

Titul Autoservis roku 2010 tentokrát putoval ke společnosti Autocentrum-Háša. Je to vůbec poprvé, co se držitelem tohoto nezávislého a prestižního ocenění stal některý z autorizovaných prodejců značky Hyundai. Když se přijedete do oceněné provozovny v Ústí nad Labem - Všebořicích podívat, snadno zjistíte, proč tomu tak je.

Každoroční udělování titulu Autoservis roku je výsledkem rozsáhlého anonymního testování různých autorizovaných i univerzálních autoservisů a servisních dílen, které provozuje nezávislý Svaz prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR, www.sacr.cz). V roce 2010 byla tímto titulem oceněna provozovna společnosti Autocentrum Háša, která sídlí v Ústí nad Labem - Všebořicích. Právě tato společnost patří k dlouhodobě nejúspěšnějším prodejcům automobilů značky Hyundai a může se pochlubit například tím, že v daných regionech patří vozům této automobilky trvale největší tržní podíly v rámci celé České republiky.

Právě automobil je po bydlení pro člověka obvykle největší investicí, a tak je logické, že péče o něj musí být na skvělé úrovni. Toho si jsou u společnosti Autocentrum-Háša plně vědomi, a tak se při své činnosti zaměřují především na kvalitní služby svým zákazníkům. Podle Jana Háši, majitele společnosti, je rozhodující především kvalita provedených prací v předem dohodnutém rozsahu a při striktním dodržení termínů. Tento zdánlivě samozřejmý přístup ale bohužel není v oblasti servisu automobilů obvyklý.



V Autocentru-Háša se soustředí především na individuální přístup k zákazníkům, a tím se zaměřují na jejich konkrétní představy, ale také časové a finanční možnosti. Přestože důraz se při opravách vozů klade zejména na rychlost opravy a její kvalitu, stále více zákazníků vyžaduje také speciální služby. I proto již od roku 2005 společnost Autocentrum-Háša provozuje vlastní 24hodinovou péči o zákazníky. Jedná se o nadstavbu standardních asistenčních služeb, které jsou dodávány s novými vozy. A přesto, že automobily Hyundai patří na trhu k nejspolehlivějším, čas od času potřebují majitelé pomoci zejména s problémy vzniklými především lidskou chybou (například zabouchnuté klíče ve voze nebo vybitý akumulátor). Ukazuje se, že motoristé radši zavolají svému servisu než anonymní asistenční službě. Tuto službu má na starosti dlouholetý vedoucí servisu Karel Zucha, který dokáže profesionálně poradit s možnou příčinou potíží a následně se postarat o vyřešení problému.

Kromě kvalitního servisního zázemí, které nekompromisně splňuje náročné standardy stanovené společností Hyundai, je u společnosti Autocentrum- Háša samozřejmostí také pro zákazníka bezstarostné vyřízení případných reklamací, záručních oprav, ale rovněž škodných událostí vyžadujících komunikaci s pojišťovnou. O v úvodu zmiňovaném individuálním přístupu svědčí i další zdánlivé drobnosti, které patří ke standardům tohoto oceněného autorizovaného prodejce značky Hyundai. Jedná se například o službu vyzvednutí automobilu k servisu a jeho následné dopravení na určené místo. A jak se potřeby zákazníků zjišťují? Po každé opravě je do tří dnů zákazník kontaktován a dotázán na kvalitu provedených prací, jeho spokojenost, stejně tak jako na jeho sebemenší připomínky nebo podnětné nápady.

Ziskem nezávislého a celonárodně platného titulu Autoservis roku 2010 pro společnost Autocentrum Háša se opět ukazuje, že skutečná starost o potřeby zákazníků a snaha o jejich naplnění.

Kontakt:

Autocentrum Háša; Podhoří 363/4; Ústí nad Labem – Všebořice; GPS Loc: 50°41'21.824"N, 13°58'53.55"E

tel: +420 475 511 454; HOT LINE (nonstop): +420 602 115 114; mobil prodej: +420 602 115 114; mobil servis: +420 602 160 286

E-mail: info@usti.hasa.cz; internet: www.hasa.cz

Jaký byl rok 2010?

Automobily se loni v celé Evropské unii prodávaly kvůli vypršení šrotovného o 5,5 procenta hůře. Evropané v sedmadvacítce si koupili celkem 13,4 milionu nových vozů. V České republice se naopak prodejům i automobilkám dařilo o něco lépe než předloni, když se prodejům podařilo v Česku prodat skoro 170 tisíc osobních vozů.

"Díky různým slevovým akcím si řada zákazníků mohla dovolit vůz vyšší kategorie za cenu, kterou by před dvěma lety zaplatili za automobil o kategorii níž," dodává tajemník svazu dovozců automobilů Pavel Tunkl k loňskému prodeji. „V osobních automobilech jsme zaznamenali nárůst o čtyři procenta oproti roku 2009, rovněž dodal Trunkl.



A jak si v těchto statistikách vedla automobilka Hyundai, se nyní podíváme trochu podrobněji. Jedním z období, které byly pro Hyundai zlomové, je červen 2010, kdy prodej osobních a lehkých užitkových vozů v České republice dosáhl rekordního počtu. Hyundai zaznamenal v tomto měsíci 1.132 registrovaných vozů, což byl do té doby nejlepší prodejní výsledek značky za dobu působnosti v České republice. Tímto velkým úspěchem za měsíc červen si Hyundai upevnil svou pozici mezi pěticí nejprodávanějších značek osobních automobilů na českém trhu s tržním podílem 6,1%.

Ovšem nejlepšího výsledku za rok 2010 dosáhl Hyundai v říjnu 2010, kdy se stal s 1194 prodanými vozy dvojkou na českém trhu a jedničkou mezi importéry s tržním podílem 8,51%. Roční bilanci uzavřel importér s celkovým počtem 10 191 prodaných vozů, z nichž bylo 10088 osobních a 103 lehkých užitkových vozidel. Toto číslo pak udrželo Hyundai mezi elitní pětkou prodejců v České Republice s celkovým podílem na trhu 5,96% což je oproti roku 2009 nárůst o bezmála 17,4%.

Za velký úspěch lze také považovat skutečnost, že se Hyundai i30 stal v loňském roce poprvé nejprodávanějším ze všech modelů zahraničních značek. Prodal se ho celkem 4 309 kusů (předběhl konkurenty VW Golf, Ford Focus a Kia Ceed). Také kompaktní SUV ix35 patří prodejem 1197 vozů mezi trojici nejúspěšnějších ve své kategorii. Trojici nejprodávanějších modelů doplňuje praktický malý vůz Hyundai i20.

„Z obchodních výsledků za rok 2010 mám pochopitelně radost a věřím, že jsme jimi ještě zdaleka neřekli poslední slovo. Potvrzují správnost cesty, kterou Hyundai před časem nastoupil a je vidět, že čeští zákazníci dokáží ocenit nejen kvalitu a užitou hodnotu našich produktů, ale také naše poprodejní benefity. Z nich chci vyzvednout pětiletý Program komplexní péče, který zahrnuje pětiletou záruku na vozidlo, pět let asistenční služby a pět let bezplatných kondičních prohlídek“, uvedl ředitel pro obchod a servisní služby společnosti Hyundai Motor Czech, Vladimír Vošický a dále pokračoval: „Pokud srovnáváme naše loňské prodejní výsledky s rokem 2009, pak Hyundai, jako jedna z mála značek dosáhl meziroční zvýšení prodeje o 17,4% a více než jednorázové zvýšení podílu na trhu ze 4,79% na 5,96%“.

A jak si vedli naši partneři? Na to jsme se zeptali vedoucích prodeje jednotlivých firem.



Petr Svoboda (GMP MIX Ostrava): „Prodeje nových vozů za loňský rok se pohybují v rozmezí přibližně 300ks osobních a lehkých užitkových vozidel. Dominantní roli v prodejních statistikách sehrál domácí výrobek automobilky Hyundai, model i30, který se stává oblíbeným vozidlem nejen u soukromých osob, ale postupně nachází své místo i u firemní klientely.“



Tomáš Sněhota (REPRecar Opava): „Prodeje za loňský rok výrazně nevybočují z našich běžných prodejních výsledků. Loňský prodej, který dosáhl zhruba 165 tomuto faktu zcela odpovídá. Největší zájem byl pochopitelně o vozy Hyundai i30, kterého se prodalo celkem 76ks v obou karosářských provedeních následován modelem Hyundai ix35 a Hyundai i20.“



Roman Kabát (Autocentrum Háša): „Loňská prodejní čísla se zastavila na 675 prodaných vozech Hyundai, přičemž nejprodávanějším byl s 267 prodanými vozy model Hyundai i30 v obou provedeních, tzn. hatchback i kombi, následován modely i20 (102ks) a ix35 (96ks). Za zmínku stojí i prodej 10ks letošní novinky, modelu ix20, který v lednu letošního roku stal druhým nejprodávanějším vozem kategorie MPV.“

Oficiální údaje o registracích automobilů v České republice za rok 2010 potvrdily, že obliba automobilů Hyundai mezi českými zákazníky v loňském roce významně vzrostla. Automobily Hyundai si tak krok za krokem systematicky vylepšují svůj podíl na českém trhu. Historicky bylo v České republice prodáno již celkem 85 000 automobilů značky Hyundai a celkový počet všech registrovaných automobilů Hyundai u nás se už přiblížil hranici jednoho sta tisíc vozů.

Na následující straně vám přinášíme tabulku s prodejem automobilů značky Hyundai za jednotlivé měsíce roku 2010 a zároveň celkovou roční bilanci včetně procentuálního podílu na trhu. Veškeré údaje uveřejněné v tabulce jsou převzaty z materiálů, které uveřejnil svaz dovozců automobilů (SDA).

Registrace nových osobních automobilů (OA) a lehkých užitkových vozidel (LUV) v ČR za období 1-12/2010

Značka	OA		LUV		Celkem		Celkové pořadí
	Počet	Podíl	Počet	Podíl	Počet	Podíl	
Členové SDA							
Ford	14234	7.87 %	1956	1.08 %	16190	8.95 %	2
Volkswagen	13069	7.23 %	1287	0.71 %	14356	7.94 %	3
Renault	11937	6.60 %	1444	0.80 %	13381	7.40 %	4
Hyundai	10088	5.58 %	103	0.06 %	10191	5.64 %	5
Peugeot	7053	3.90 %	1133	0.63 %	8186	4.53 %	6
Kia	7993	4.42 %	11	0.01 %	8004	4.43 %	7
Citroën	6453	3.57 %	898	0.50 %	7351	4.07 %	8
Fiat	4303	2.38 %	1316	0.73 %	5619	3.11 %	9
Toyota	4836	2.67 %	156	0.09 %	4992	2.76 %	10
Mercedes-Benz	2798	1.55 %	945	0.52 %	3743	2.07 %	11
Opel	3505	1.94 %	148	0.08 %	3653	2.02 %	12
Dacia	3103	1.72 %	508	0.28 %	3611	2.00 %	13
Audi	3234	1.79 %	8	0.00 %	3242	1.79 %	14
BMW	3056	1.69 %	5	0.00 %	3061	1.69 %	15
Chevrolet	2889	1.60 %	2	0.00 %	2891	1.60 %	16
Suzuki	2800	1.55 %	-	-	2800	1.55 %	17
Seat	2760	1.53 %	1	0.00 %	2761	1.53 %	18
Nissan	1887	1.04 %	248	0.14 %	2135	1.18 %	19
Honda	1955	1.08 %	1	0.00 %	1956	1.08 %	20
Mazda	1803	1.00 %	15	0.01 %	1818	1.01 %	21
Volvo	1578	0.87 %	1578	0.87 %	1580	0.87 %	22
Mitsubishi	1268	0.70 %	1268	0.70 %	1387	0.77 %	23
Subaru	1220	0.67 %	1220	0.67 %	1223	0.68 %	24
Iveco	4	0.00 %	4	0.00 %	381	0.21 %	25
Celkem členové SDA	115721	64.00 %	115721	64.00 %	126560	70.00 %	
Nečlenové SDA							
Škoda	53009	29.32 %	53009	29.32 %	53534	29.61 %	1
Celkem nečlenové SDA	53515	29.60 %	53515	29.60 %	54252	30.00 %	
Celkem							
Celkem	169236	93.60 %	169236	93.60 %	180812	100 %	

Co v showroomech nenajdete: Hyundai K1 Rokit

Dnes se nebudeme pohybovat ani na silnicích, ani na zkušebním polygonu, ani na okresních silnicích a dokonce ani v lehčím terénu. Dnes nebudeme psát ani o sportovním kupé, ani o luxusním sedanu, ani o SUV, ale vozidlo to je. Je určeno převážně do terénu, pohání jej osmiválec s výkonem 883 kilowattů a jeho bezpečnostní prvky jsou stokrát, ne, tisíckrát lepší než u toho nejlepšího Volva. Ano přátelé, přijíždí tank! Hyundai K1 Rokit.

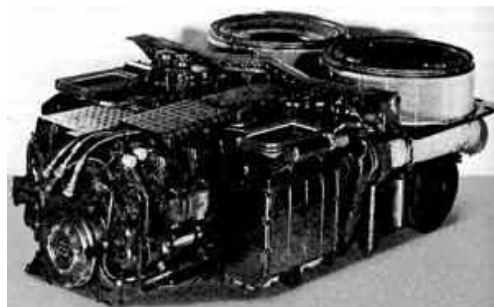
Vývoj tanku K1 ROKIT (Republic of Korea Indigenous Tank) byl zahájen v roce 1977 ve spolupráci s americkou firmou General Dynamics Land Systems Division, výrobcem amerických tanků ABRAMS. První dva prototypy označené XK1 byly touto firmou sestaveny v roce 1981 na základě požadavků jihokorejské armády. V roce 1983 byly prototypy dodány do Jižní Koreje k vojskovým zkouškám. V letech 1983 až 1984 bylo vyrobeno dalších pět prototypů přímo firmou Hyundai, divizí Hyundai Rolling Stock Company, sídlící v Changwonu. Po zavedení tanku K1 ROKIT do výzbroje jihokorejské armády v roce 1985, byla zahájena sériová výroba. V letech 1985 až 1994 bylo vyrobeno 730 kusů tanku K1 ROKIT. Podle různých zdrojů měla jihokorejská armáda do konce roku 1996 disponovat 840 kusy tohoto tanku. V letech 1993 až 1994 byly v rámci modernizace vyrobeny čtyři prototypy vyzbrojené kanónem ráže 120 mm. Sériová výroba této modernizované verze pod označením K1A1 ROKIT byla zahájena v roce 1997. Do konce roku 2010 měla jihokorejská armáda disponovat 300 kusy modernizovaného typu K1A1. Vývoj typové řady tanků K1 by měl vyvrcholit letošním rokem příchodem typu K2 Black Panther.



Uspořádání tanku je konvenční s řidičským prostorem v levé přední části korby, věž je usazena ve střední části korby a motorový prostor v její zadní části. Velitel a střelec mají stanoviště v pravé části věže, prostor nabíječe je v části levé. Věž je na obou bocích vybavena svařovanými ocelovými koši na nářadí, různé příslušenství a výstroj osádky. Korba a věž tanku jsou svařeny z ocelových plátů a zajišťují osádce ochranu před pěchotními zbraněmi a střepinami z dělostřeleckých granátů.

Podvozek tanku tvoří šest pojezdových kol na každé straně korby. Napínací kolo je vepředu a hnací kolo vzadu. Celá horní část pohybového ústrojí včetně dvou nosných kladek je překryta pancéřovými bočními ochrannými štíty. Podvozek se vyznačuje hybridním způsobem zavěšení pojezdových kol. Pojezdová kola ve střední části jsou odpružena torzními tyčemi. První a poslední pojezdové kolo je vybaveno hydropneumatickými závěsy. Tento způsob zavěšení pojezdových kol umožňuje řidiči regulovat nastavení světlé výšky tanku v závislosti na charakteru právě projížděného terénu.

První vývojové prototypy vyrobené v USA byly poháněny americkými vznětovými motory TELEDYNE Continental AVCR-1790. Pro sériovou výrobu typu K1 však jihokorejská armáda zvolila 8válcové vznětové motory německé výroby typu MB-871 Ka-501 o výkonu 883 kW při 2 400 ot./min. Přenos krouticího momentu z motoru na podvozek zabezpečuje automatická převodovka LSG 3000 se 4 rychlostními stupni pro jízdu vpřed a 2 pro jízdu vzad, která udělovala možnost pohybovat se rychlostí po silnici až 65 km/h. V terénu tank dosahoval maximální rychlosti 40 km/h. Nádrž o objemu 1000 l pak vystačovala na dojezd do vzdálenosti 500 km, při pohybu v terénu se dojezd snížil na cca 350 - 400 km.



Hlavní výzbroj tanku tvoří kanón M68A1 ráže 105 mm s drážkovaným vývrtem hlavně a termickou ochranou. Kanón je stabilizovaný ve dvou rovinách. Náměr kanónu je v rozsahu od -10° do +20°, odměr celé věže činí 360°. Náměr i odměr věže je zajištěn motoricky, v případě nouze lze využít manuální ovládání. Doplnkovou výzbroj tanku tvoří tři kulomety. Protiletadlový kulomet M2HB ráže 12,7 mm a kulomet M240 ráže 7,62 mm oba lafetované na stropu věže. Třetí kulomet M240 ráže 7,62 mm je spřažený s kanónem. Po obou stranách čela věže je umístěno po šesti kusech zadýmovacích granátometů M239 ráže 77 mm. Přesnost a efektivnost palby zajišťuje systém řízení palby americké firmy Hughes, který je podobný palebnému systému tanku 1M ABRAMS. Systém Hughes se skládá z balistického digitálního počítače, stabilizovaného panoramatického zaměřovače velitele, denního a nočního zaměřovače střelce a laserového dálkoměru. Systém umožňuje střelbu s pravděpodobností zásahu pohyblivého cíle za jízdy přes 90 %. Vezenný palebný průměr činí 47 kusů střeliva ráže 105 mm do kanónu, 2 000 ks nábojů ráže 12,7 mm do protiletadlového kulometu a 8 600 kusů nábojů ráže 7,62 mm.

Tank je dále standardně vybaven tlakovým filtroventilačním zařízením, zařízením pro detekci požáru a automatickým hasicím systémem. Je schopen bez přípravy brodit do hloubky 1,2 m, s nástavcem pro hluboké brodění do hloubky až 4 m.

Auta našich členů: Korálkův Áca

Hyundai Accent 1,3 LC

přezdívka auta: Áca

palivo: benzin

výkon [kW]: 63

převodovka: manuální

koupeno: nové

počet ventilů na válec: 3

maximální rychlost [km/h]: 180

spotřeba [l/100km]: 6,5

rok výroby: 1999

počet válců: 4

zrychlení 0-100 km/h [s]: 12,8

Zavazadlový prostor [l]: 457

najeto [km]: 103 500

objem [cm3]: 1341

počet rychlostí: 5

pohon kol: přední



Auto jsem koupil v červenci roku 2000 jako úplně nový vůz. Vozidlo je pouze v základní výbavě, ovšem cena vozu při koupi již obsahovala příplatek za metalízu a autorádio. Karoserie mého vozu je třídvéřový liftback ve vínové metalíze. Osobně si myslím, že jsem patřil k jednomu z prvních majitelů této generace Accentů, jelikož je na cestách nebylo možno vůbec. První vozy se na našich silnicích začaly objevovat až někdy v létě roku 2001.

Pod kapotou bije srdce o objemu 1,3l vybavené dvanáctiventilovou technikou, které propůjčuje mému vozu výkon 63kW. Vzhledem k obsahu a hmotnosti automobilu odpadá obava ze skutečnosti, že by motor mohl postrádat pružnost, naopak, sám jsem již měl možnost několikrát při různých situacích vyzkoušet, že dynamika motoru není vůbec na špatné úrovni, jak by se některým mohlo zdát. Do dnešního dne jsem s Accentem maximálně spokojen, a pokud budu v budoucnu uvažovat o koupi nového vozu, určitě zvolím opět nějaký model z portfolia automobilky Hyundai. ovšem tentokrát s objemem motoru 1,6l nebo dokonce dvoulitrem.



I když někteří zarytí odpůrci značky tvrdí, že vozy Hyundai jsou velmi poruchové, já osobně si dovoluji s touto teorií nesouhlasit. Za celou dobu, po kterou Accenta vlastním, se vyskytlo opravdu jen pár drobných závad, které nijak neovlivňovaly bezpečnost nebo spolehlivost vozu. Podíváme se tedy blíže na některé „mouchy“, které se na Ácovi objevily.

Po cca 3 měsících provozu odešel cyklovač stěračů, který byl vyměněn zdarma v rámci záruky. Po cca dalším půl roce provozu začala při ostřikování čelního skla samovolně vytékat kapalina ze zadního ostřikovače, čímž došlo zároveň i k setření zadního skla. Při reklamaci byl problém vyhodnocen jako výrobní vada a v rámci záruky byl vyměněn motorek. Obě tyto reklamace jsem absolvoval v místě prodeje vozu. Když vůz dosáhl stáří cca 2 roky, zjistil jsem při čištění, že v pravém horním rohu, ve dveřích řidiče, je vadné gumové těsnění u

okna. Jednoduše jí tam kousek chyběl. Přijel jsem tedy do servisu, kde jsem auto kupoval, aby mi to vyměnili rovněž v rámci záruky a tehdy již nastaly první dohady. Prodejce, který mi auto prodával, již pro tohoto dealera nepracoval, tak jsem vše začal řešit s přijímacím technikem, což byl pán ve věku asi 55let. Ovšem jeho arogantní jednání ve mně vzbuzovalo pocit, že nejsem ve svobodné zemi, ale že jsem spadl zpátky do dob hluboké totality. Působil na mě dojmem, pokud nic nestrčíš do kapsy, tak guma nebude. Tento přístup byl ovšem i pro mne šálek silné kávy a momentě, kdy jsem chtěl mluvit s jeho nadřízeným, sice názor nezměnil, ale po příchodu vedoucího servisu a vysvětlení o co se jedná, dostal za úkol gumu objednat a vše vyřešit v rámci záruky. Tento servis mě ale opět zklamal v momentě, když došlo při první výměně oleje k dolití oleje 15W40 a 5W40, který byl předepsaný výrobcem.

Po těchto negativní zkušeností jsem s tímto servisem skončil a další prohlídku uskutečnil v Auto Zeman, kde jen nevěřičně zírali nad druhem oleje, který mi do motoru nalili a dali vše do pořádku. Po té další prohlídce a olej v Průhonické Pyramidě neboť jsem to měl blíže k bydlišti a opět z jejich strany přesvědčování že olej 5W40 je zbytečnost a že mám dát 15W40. Rázně jsem to odmítl a trval si na svém. Poté jsem tam již víckrát nejel. Accent byl zakoupen u společnosti Auto Agent, která dnes již neexistuje. Prodejce byl člověk na svém místě a dělal maximum k mé spokojenosti:-)



Na danou kategorii objemný zavazadlový prostor. Záruka 3 roky na vůz a 6let na karoserii proti prorozavění. Při neagresivním stylu jízdy velice slušná spotřeba.



Po cca 6 letech začala při určitých otáčkách drnčet palubní deska. Na nerovnostech je slyšet vrzání od třetích dveří v důsledku použití hodně tvrdých dosedacích plastů. Po nalepení silikonového těsnění závada eliminována.

Autobazar: Hyundai Coupe RD

Poprvé se představil již v roce 1996 a od té doby budí pozornost, kdekoli se objeví. Překvapivě není řeč o žádném nekřesťansky drahém voze, ale o ekonomicky výhodném kupé z produkce korejského výrobce.

Nabídky korejských výrobců automobilů připadají v úvahu všude tam, kde jde hlavně o poměr ceny a užité hodnoty. Hyundai Coupe plní nároky těch, které sportovní vozy přitahují zejména svým designem a za mistry volantu se nepovažují. Modelová řada RD vypadá hodně zajímavě a většinou vám ani nezruinuje rozpočet drahým servisem.

Lze sice říci, že dynamické vlastnosti motoru o objemu 1,6l mírně zaostávají za nevšedním designem, ovšem dvoulitrový šestnáctiventilový čtyřválec o výkonu 103 kW který je v dané třídě celkem obvyklým základním pohonem tento mírný nedostatek dokáže bez problémů nahradit. Pod kapotou osobního automobilu bychom dvoulitru vyčítali výraznější vibrace, u kupé však oceňujeme dobrý záběr v širokém rozsahu otáček a ochotné reakce na sešlápnutí plynového pedálu i ve vysokých rychlostech. Podíl na tom jistě má i malá čelní plocha daná výškou automobilu pouze 1303 mm, která výrazně redukuje aerodynamický odpor. Jedním ze základních prvků požitku z jízdy se sportovně laděným vozem je nízká pozice sezení. Tento předpoklad Hyundai Coupe dokonale splňuje, přičemž nejen polohu, ale i tvarování jeho sedaček můžeme pochválit.

Většina mechanických komponentů pochází z modelu Lantry druhé generace. Lantra J2 byla ve své době mezi korejskými vozy střední třídy nejsportovnějším a také nejspolehlivějším modelem. Většině majitelů funguje úplně bez problémů, jen je potřeba dodržovat základní věci týkající se údržby.

V současné době se ceny těchto modelů pohybují na úrovni kolem 40 000Kč, kde za tyto peníze dostanete vůz vybavený např. dvěma airbagy, ABS, centrální zamykáním, el. stahováním oken, el. zrcátka, imobilizérem a nesmíme zapomenout ani na manuální klimatizaci.

Nejčastější závady:

Prasklý rozvodový řemen, zakarbonování motoru s následkem rychlého opotřebení, vysoká spotřeba oleje, zanesená hydraulická zdvihátka ventilů, předčasně opotřebované zadní tlumiče a ložiska zadních kol, závady dobíjení, vadné termostaty, škody následkem přehřátí motoru, propálená těsnění pod hlavou válců, koroze karosérie



vynikající poměr výkon/cena, parametry pohonné jednotky 2,0l, dobrá pozice za volantem, výkonné světlomety, objemný zavazadelník, neobvyklý design



parametry jednotky 1,6l, horší dílenské zpracování, některé ergonomické chyby, náchylnost motoru na zacházení, málo dílů z druhovýroby

Doporučený model:

2,0i 16V (103 kW)

Zážehový řadový čtyřválec, šestnáctiventilový rozvod DOHC, elektronické vícebodové vstřikování paliva

Důvody: Naprostá většina vozů je vybavena tímto motorem, výkonnější šestiválec se začal montovat až do modelové řady GK..

Nebrat:

1,6i 16V (84 kW)

Zážehový řadový čtyřválec, šestnáctiventilový rozvod DOHC, elektronické vícebodové vstřikování paliva.

Důvody: S tímto motorem se vůz do ČR nedovážel. Tím pádem může mít vůz s ním i dost nejasnou historii.



cena nabízeného vozu prostřednictvím firmy Hyundai-Ráj.cz 50 000Kč

Z korejské kuchyně: Želé z Omije - Osvěžující jarní recept

Ingredience:

Půl hrnku (50g) omije (nebo taky Klanoprašský čínské), 4 hrnky vody, 6 polévkových lžic škrobu z fazolí mungo, 150g cukru, 2 polévkové lžice cukru

Postup přípravy:

Vezmeme červenou omiji a omyjeme ji. Omiji rozdělíme na čtyři díly a každý díl dáme do samostatného hrnce, zalijeme vodou a necháme nasáknout přes noc. Po nasáknutí přefiltrujeme vodu z omije přes látku z konopí. Rozpustíme škrob z fazolí mungo ve vodě z omije, přidáme cukr a celé důkladně promícháme. Výslednou hmotu postavíme na sporák a vaříme. Při vaření musíme průběžně míchat, aby nedošlo k připálení. V okamžiku, kdy se hmota stane průhledná a mírně tužší, přidáme med a vaříme ještě cca 5min. Vzniklé želé nalijeme do misek a necháme vychladnout. Po vytvrzení můžeme želé nakrájet do požadovaného tvaru.



Převzato z knihy Korejská jídla; překlad: Josef Krchňavý, Marie Krchňavá

Sudoku:

8			4		9			7
				7	1	3	9	8
				6			4	2
3					5	2	7	4
9	2		1	3	7		5	6
7	5	8	2					3
5	7			8				
2	8	9	7	1				
6			9		2			1

7	4			8			6	5
		8				1	2	
					3			8
1	7		2					6
		5		6		9		
6					8		7	2
4			6					
	6	3				2		
8	5			9			4	3

		9						4
8				6		7		
7				8				9
	6	3			2			
	5	2	7	4	3	6	1	
			6			9	2	
2				3				5
		7		2				1
	3					2		

Ženevské premiéry: Sonata je minulostí, nastupuje Hyundai i40

Korejské automobilce Hyundai se daří, a tak se odvážně pouští i do segmentů, v nichž dosud hrála roli Popelky. Důkazem je i model i40, který chce ukázat příští týden na ženevském autosalonu. Do Česka by měla novinka dorazit v červnu, její cena ještě nebyla oznámena.

Hyundai i40, který je nástupcem limuzíny střední třídy jménem Sonata, se představí nejprve v karosářské verzi kombi, později přijde i sedan. Vypustit nejdříve kombi se zdá jako docela dobrý tah, protože evropský trh na velký zavazadlový prostor (553 objemových litrů v základu) slyší a i ve fleetových prodeích má větší úspěch.



Novinka měří na délku 4770 mm, je široká 1815 mm a vysoká 1470 mm, rozvor 2770 mm dává tušit velký vnitřní prostor. Pohon budou obstarávat dva zážehové motory 1,6 GDI 99 kW a dvoulitrový čtyřválec o výkonu 130 kW. Vznětové agregáty zastupují motory 1,7 CRDi ve dvou výkonnostních provedeních. Slabší nabídne 85 kW, silnější 100 kW.

Podle toho, jak se automobilce Hyundai v poslední době dařilo nejen cenovou politikou, ale povedenými produkty v nižších třídách úspěšně konkurovat i renomovanějším značkám, lze soudit, že například VW Passat, Ford Mondeo či Škoda Superb mají částečný důvod k obavám...

převzato ze serveru Týden.cz; autor: Jaroslav Vít; foto: Hyundai

Poděkování partnerům

Vážení partneři, dovoluji vám jménem občanského sdružení HYUNDAI CLUB CZ poděkovat za pomoc a přízeň, kterou jste projevíli při zajištění aktivit našeho občanského sdružení. Velice si vaší pomocné ruky vážíme a budeme se snažit dělat vše pro to, abychom nezklamali důvěru, kterou do nás vkládáte. Pevně věřím, že v započaté spolupráci budeme pokračovat i nadále minimálně na stejné úrovni, jako doposud a s mnohými z vás se setkáme na některé ze společných akcí pořádaných vámi a našim občanským sdružením.

Radoslav HORKA, prezident HCCZ

Partneři občanského sdružení HYUNDAI CLUB CZ v roce 2010



GMP MIX OSTRAVA, autorizovaný dealer vozů Hyundai



Autocentrum Háša, autorizovaný dealer vozů Hyundai



Hyundai ráj.cz, největší prodejce ojetých vozů Hyundai v ČR



AAA AUTO Ostrava, největší prodejce ojetých aut v ČR



NITEX, poskytovatel internetu a webhostingu



Zeross Computer

Zeross Computer, prodej výpočetní techniky, správa sítí



Sien Tomkar, prodejce ND a příslušenství na všechny vozy



Autofólie Tomáš Tchuř, tónování autoskel

Více informací o našich partnerech naleznete v předchozích vydáních zpravodaje umístěného na stránkách www.hccz.cz



klubový občasník občanského sdružení Hyundaiclub CZ

vydává: Hyundaiclub CZ, o.s., Bedřicha Buchlovana 903, 686 05, Uherské Hradiště, IČ 27048829

kontakty: tel: 603 492 665; skype: davidpleva; ICQ: 335 020 345; e-mail: casopis@hccz.cz; info@hccz.cz; internet: www.hccz.cz; www.hyundaiclub.cz
redakce: šéfredaktor: David Pleva; korektura výtisku: Štěpán Turek; redaktori: David Pleva, Štěpán Turek, Roman Kotek, Marie Krchňavá, Josef Krchňavý
technická sekce a spolupráce s dealery a bazary: David Pleva (GMP MIX Ostrava), Radek Žižka (Autocentrum Háša), Petr Vicha (REPREcar Opava), Štěpán Turek (Hyundai ráj)
náklad: elektronická distribuce, v případě zájmu o tištěný výtisk informujte prosím redakci prostřednictvím emailu. Neprodejné!